

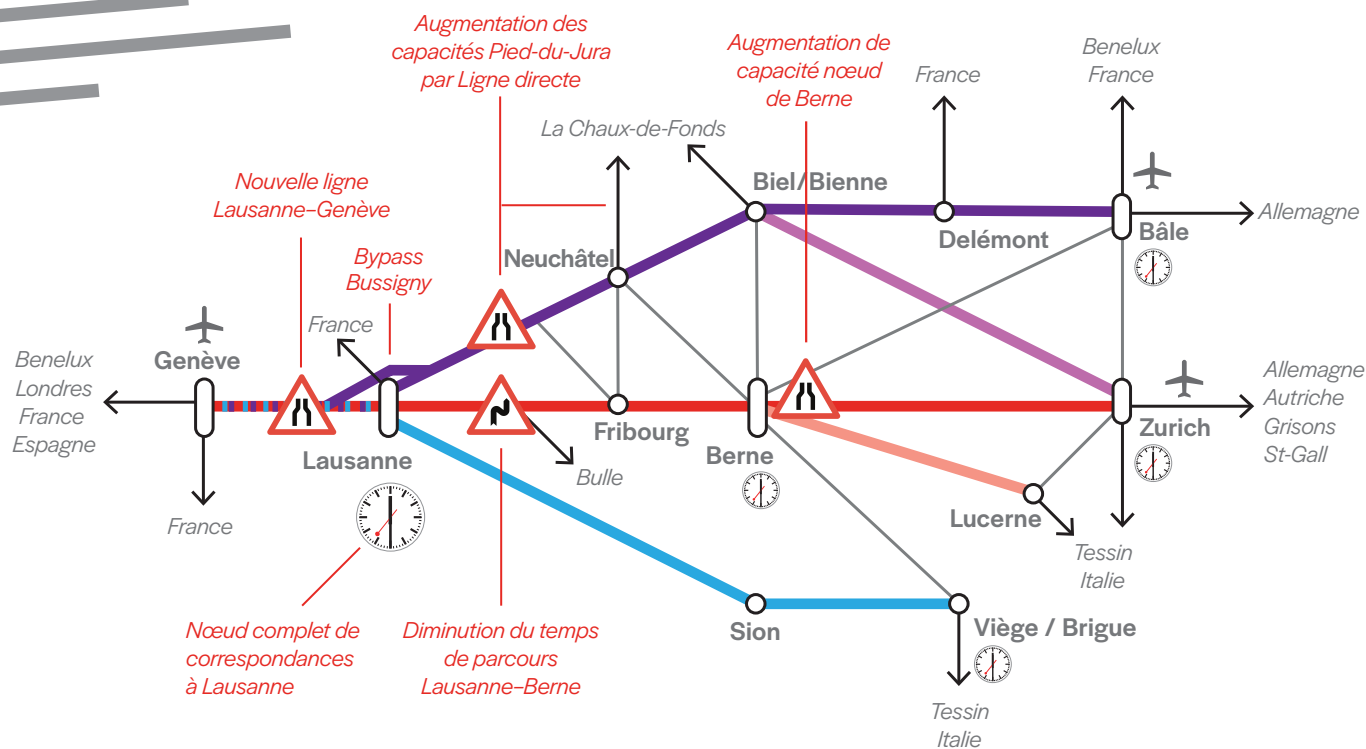
Fenêtre pour les Alémaniques sur la Romandie, la France et le Sud de l'Europe, porte d'entrée des Romands vers Zurich et l'Allemagne, l'**axe ferroviaire Est-Ouest est essentiel pour assurer le bon fonctionnement du réseau suisse**. Il devrait garantir une mobilité fluide et respectueuse du climat le long du Plateau suisse et du Pied-du-Jura, tant pour les voyageurs que pour les marchandises.

Les grandes lignes de cet axe relient les trois principales régions économiques du pays, à savoir les métropoles zurichoise, bâloise et lémanique, ainsi que leurs aéroports internationaux. Elles traversent les zones économiques de la Région Capitale Suisse et de l'Arc jurassien.

Le développement de l'axe Est-Ouest est crucial pour une large partie de la population et du territoire suisse.

Il constitue un pilier de la cohérence nationale du réseau ferroviaire entre l'Est et l'Ouest du pays, tout en améliorant la mobilité interne d'un quart de la population suisse dans une région en plein essor démographique. Cela implique de remédier aux faiblesses actuelles du rail entre Genève et Berne.

Le réseau ferroviaire suisse est interconnecté: l'axe Est-Ouest l'est avec l'axe Nord-Sud; ces deux axes le sont avec les réseaux français, allemands, autrichiens et italiens. Investir dans le développement de l'axe ferroviaire Est-Ouest est bénéfique pour l'ensemble de la Suisse, sa population et son économie.



EST OUEST



RENFORCER ET FIABILISER LE RAIL POUR LA SUISSE DE DEMAIN.

1 Garantir la cohérence du système ferroviaire suisse

Le principe de Rail 2000 est d'assurer des liaisons en moins de 60 minutes entre les principaux pôles ferroviaires suisses (Zurich, Bâle, Berne, Biel/Bienne, Lausanne), afin de garantir un rythme de correspondances cohérent sur l'ensemble du réseau. Ce temps de parcours n'est toujours pas atteint entre Lausanne et Berne, ce qui détériore la structure et les correspondances Grandes lignes en Suisse occidentale.

Même si l'objectif premier de cette réduction de temps de parcours — acceptée par le peuple suisse en 1987 — n'est pas la vitesse, il s'agit aussi de rétablir une certaine cohérence entre les trajets entre l'Est et l'Ouest et ceux entre le Nord et le Sud. Il faut actuellement plus de 2h50 pour relier Zurich à Genève, soit une heure de plus que pour traverser les Alpes entre Lugano et Zurich.

2 Augmenter les cadences et les liaisons Grandes lignes

Éliminer les points noirs du réseau permettra de multiplier les liaisons entre les principales villes suisses. Il s'agit notamment d'assurer des dessertes toutes les demi-heures entre Genève, Lausanne, Zurich, Lucerne et Bâle, à la fois via Berne ainsi que via Neuchâtel et Bienne. Cela implique notamment le doublement progressif de la ligne, d'une part, entre Berne et Lausanne et d'autre part entre Lausanne et Genève, véritable goulet d'étranglement qui limite l'ensemble du système ferroviaire suisse. Supprimer d'autres points de congestion, comme la sortie de la gare de Berne en direction d'Olten et de Bienne, le goulet de Vauseyon à l'Ouest de Neuchâtel ou encore réaliser un véritable bypass de la ligne du Pied-du-Jura dans la région lausannoise, permettra de redonner du souffle à l'ensemble du système de transport longue distance en Suisse.

Garantir une capacité suffisante sur les grandes lignes Est-Ouest permettra également de renforcer l'offre régionale, afin que la Suisse occidentale — qui regroupe plus d'un tiers de la population du pays — puisse relever les défis climatiques, démographiques et économiques des cinquante prochaines années.

3 Sécuriser l'accessibilité de Genève

Entre Genève et Lausanne, l'unique ligne actuelle — en grande partie à double voie — représente un point noir du réseau grandes lignes des CFF. Au moindre incident, c'est l'ensemble des trains en provenance de Genève vers Lausanne, Sion, Neuchâtel, Bienne, Bâle, Berne, Zurich, Saint-Gall et Lucerne qui sont interrompus, provoquant des perturbations en cascade sur tout le réseau suisse.

Cette ligne est saturée et empêche le développement de l'offre sur l'axe Est-Ouest, ainsi que vers Milan, Paris et Lyon. Le développement de l'offre internationale vers le sud de la France et la péninsule ibérique, en proposant des alternatives crédibles à l'avion, contribuera au transfert modal.

La réalisation d'une seconde ligne Lausanne-Genève est aussi indispensable pour fiabiliser et développer le trafic marchandises entre les principales régions économiques du pays et participer au transfert modal de cette catégorie de trafic.

La Suisse occidentale, c'est ...

